VIII kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 10)
z dnia 9 marca 2016 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 10)

9 marca 2016 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Grzegorza Schreibera (PiS)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– informację Najwyższej Izby Kontroli o wynikach kontroli funkcjonowania grupy kapitałowej PKP.

W posiedzeniu udział wzięli: **Piotr Stomma** podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa wraz ze współpracownikami, **Wojciech Kutyła** wiceprezes Najwyższej Izby Kontroli wraz ze współpracownikami, **Mirosław Pawłowski** p.o. prezesa Grupy Polskie Koleje Państwowe SA wraz ze współpracownikami, **Ignacy Góra** p.o. prezesa Urzędu Transportu Kolejowego wraz ze współpracownikami, **Leszek Miętek** prezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce, **Zenon Kozendra** członek prezydium rady Sekcji Krajowej Kolejarzy NSZZ „Solidarność”, **Stanisław Grodzicki** prezes Spółdzielni Mieszkaniowej „Komunalni” w Bydgoszczy, **Edward Trojanowski** zastępca sekretarza generalnego Związku Gmin Wiejskich Rzeczypospolitej Polskiej, **Aleksander Motyka** przewodniczący Związku Zawodowego Dyżurnych Ruchu PKP Gdańsk wraz ze współpracownikami, **Janusz Stefańczyk** prezes Federacji Związków Zawodowych Pracowników Automatyki i Telekomunikacji PKP wraz ze współpracownikami.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Kessel**, **Marcin Mykietyński** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury. Witam panie i panów posłów. Witam przedstawicieli Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa. Otrzymaliśmy zapewnienie, że w trakcie naszego posiedzenia pan minister Piotr Stomma dotrze do nas i będzie uczestniczył w naszej debacie. Witam pana Wojciecha Kutyłę, wiceprezesa Najwyższej Izby Kontroli. Witam przedstawicieli Grupy PKP SA, na czele z panem prezesem Mirosławem Pawłowskim, który mam nadzieję, że jest obecny. Witam przedstawicieli związków zawodowych. Stwierdzam kworum.

Przedmiotem dzisiejszego spotkania, zgodnie z przedstawionym porządkiem będzie rozpatrzenie informacji Najwyższej Izby Kontroli o wynikach kontroli funkcjonowania grupy kapitałowej PKP.

Jestem winny państwu posłom jedną uwagę. Wpisałem do porządku obrad punkt dotyczący poselskiego projektu ustawy o inwestycjach w zakresie elektrowni wiatrowych. Niestety do dnia dzisiejszego, do momentu rozpoczęcia obrad, nie otrzymałem od marszałka Sejmu skierowania tego projektu do naszej Komisji. Tak jak zastrzegałem, w informacji na podstawie której zwołano nasze spotkanie, jeśli takiego skierowania od marszałka nie otrzymam, ten punkt nie będzie mógł w dniu dzisiejszym być procedowany. Mam nadzieję, że będę mógł go umieścić w porządku obrad w przyszłym tygodniu.

Czy zgłaszają państwo jakieś uwagi odnośnie do porządku obrad? Jeśli nie, stwierdzę jego przyjęcie i przystąpimy do jego realizacji.

Rozpatrywany w dniu dzisiejszym raport z kontroli NIK obejmuje okres do maja 2014 roku. Dotarł on do Komisji bardzo późno w stosunku do okresu przeprowadzonej kontroli i o przyczynę tego chciałbym zapytać pana prezesa NIK. Skoro jednak już nim dysponujemy, biorąc pod uwagę, że sytuacja grupy kapitałowej PKP uległa od czasu prowadzonej kontroli znaczącej zmianie, to co było wówczas silną grupą kapitałową, po prywatyzacji i sprzedaży wielu firm kolejowych jest już tylko częścią dawnej siły. Możemy więc mówić o wymiarze mikro tej grupy. To, co znajdujemy w raporcie w pewnym zakresie determi-

nuje również kierunki działania na przyszłość. Pozornie może się wydawać, że ten raport w dużej mierze jest zdezaktualizowany, ale warto poddać go w dniu dzisiejszym debacie podczas posiedzenia Komisji. Myślę, że podczas jednego z kolejnych posiedzeń będziemy mieli okazję również porozmawiać o planach na przyszłość grupy kapitałowej oraz ministra infrastruktury i budownictwa w zakresie kolei. Wybiegali będziemy wtedy myślą w przyszłość. W dniu dzisiejszym pragniemy skupić się na tym, co było przedmiotem tej kontroli, dokonanej na przełomie 2013 i 2014 roku. Bardzo proszę pana wiceprezesa Najwyższej Izby Kontroli Wojciecha Kutyłę o przedstawienie informacji.

Wiceprezes Najwyższej Izby Kontroli Wojciecha Kutyła:

Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, panie i panowie posłowie, Najwyższa Izba Kontroli przeprowadziła tę kontrolę na przełomie roku 2014 i 2015. Dotyczyła ona funkcjonowania grupy kapitałowej PKP. Kontrola ta objęła swoim zakresem działalność 14 najważniejszych spółek tej grupy, zaliczanych w badanym okresie – badaliśmy pierwsze półrocze 2013 roku – do zarządzanego przez PKP SA holdingu pod nazwą Grupa PKP. Badaniem objęto również Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, które realizowało zadania ministra właściwego do spraw transportu w zakresie nadzoru nad PKP SA, jako jednostką dominującą w Grupie PKP. Kontrola ta została wszczęta przez NIK z własnej inicjatywy w związku z wynikami analiz funkcjonowania transportu kolejowego w Polsce, które wskazywały, że mimo podjęcia szeregu działań na rzecz wdrożonych w 2001 roku przekształceń kolei, proces zmian wprowadzanych na tym rynku nie zawsze przebiegał pomyślnie.

Grupa PKP w pierwszej dekadzie jej funkcjonowania nie osiągnęła zadowalających wyników ekonomicznych. Utworzone przez PKP spółki w znacznej mierze ponosiły straty. Do 2009 roku rosło przy tym jej zadłużenie, przy równoczesnym spadku udziału transportu kolejowego w przewozach realizowanych transportem lądowym. W celu poprawy tej sytuacji wdrażane były kolejne programy rządowe, w tym strategia dla transportu kolejowego do roku 2013. Te programy miały umożliwić wzrost efektywności funkcjonowania spółek kolejowych i podniesienie jakości świadczonych przez te spółki usług oraz poprawę wykorzystania będących w ich dyspozycji zasobów. Programy te nie przynosiły jednak wymiernych rezultatów. Stan dworców kolejowych oraz komfort podróży w znacznej mierze były niezadowalające, a przedsiębiorcy preferowali transport samochodowy z uwagi na znacznie krótszy czas dostaw towarów.

Rozpoczęta w 2000 roku reforma kolei w Polsce doprowadziła do przekształcenia przedsiębiorstwa państwowego PKP w spółkę PKP SA, a następnie do jej restrukturyzacji organizacyjnej, finansowej, majątkowej i zatrudnienia. Zasadniczym celem tych przemian miało być rozgraniczenie działalności przewozowej kolei od zarządzania liniami kolejowymi oraz utworzenie w poszczególnych obszarach działalności byłego przedsiębiorstwa państwowego PKP samodzielnych podmiotów gospodarczych. W ramach restrukturyzacji organizacyjnej PKP utworzyła spółki związane z transportem kolejowym oraz prowadzące działalność niezwiązaną z realizacją kolejowych przewozów towarowych i pasażerskich. Na bazie tych spółek oraz utworzonych uprzednio przez przedsiębiorstwo PKP, powstała Grupa PKP.

Zadaniem spółek Grupy PKP miało być przede wszystkim kształtowanie rynku kolejowego w Polsce, w celu zwiększenia konkurencyjności transportu kolejowego oraz efektywne zagospodarowanie mienia przejętego przez PKP SA w drodze komercjalizacji przedsiębiorstwa państwowego PKP.

Na podstawie wyników kontroli, NIK negatywnie oceniła zarówno organizację, jak i funkcjonowanie Grupy PKP jako holdingu, pomimo pozytywnej oceny działalności 12 z 14 spółek wchodzących w skład tej grupy. Stwierdzono, że niedostateczna była realizacja zadań w zakresie zarządzania tym holdingiem przez PKP SA, która będąc jednostką dominującą do października 2012 roku nie wypracowała strategii działalności grupy oraz nie zawierała ze spółkami zależnymi umów holdingowych ustalających ich wzajemne obowiązki i uprawnienia. Tym samym PKP SA nie wykształciła w badanym okresie struktur, których zadaniem byłoby zdefiniowanie i wyznaczenie celów oraz zasadniczych kierunków funkcjonowania grupy. Nie określiła również kompetencji takich struktur,

pozwalających im na dokonywanie oceny jakości oraz bieżące monitorowanie podejmowanych przez zarządy spółek decyzji dotyczących realizacji celów na poziomie holdingu. Nie zostały nawet ustalone przejrzyste zasady zaliczania do Grupy PKP spółek, w których PKP SA miała akcje lub udziały. Brak dostatecznego nadzoru nad działalnością holdingu, w tym właściwej koordynacji i przepływu informacji w Grupie PKP, wpływał niekorzystnie na funkcjonowanie spółek zależnych od PKP SA i prowadził do powstania ujawnionych przez NIK nieprawidłowości.

Najwyższa Izba Kontroli pozytywnie oceniła działania ministra infrastruktury i rozwoju oraz PKP SA związane z wprowadzeniem w roku 2013 PKP Cargo SA na giełdę papierów wartościowych. Nie stwierdziła również nieprawidłowości w działaniach związanych ze sprzedażą akcji Polskich Kolei Linowych SA. Pozytywnie ocenione zostały również działania ministra i PKP SA oraz te działania spółek zależnych, które doprowadziły do uzyskania przez grupę PKP SA w latach 2010-2012 dodatnich wyników finansowych. Grupa kapitałowa PKP SA, na której wyniki największy wpływ miały osiągnięcia ekonomiczne spółek zaliczanych do Grupy PKP, uzyskała w latach 2010-2012 dodatnie wyniki finansowe w wysokości około 45 mln zł w 2010 roku, 776 mln zł w roku 2011 i 388 mln zł w roku 2012. W roku 2013 odnotowała stratę w wysokości 273,2 mln zł. Wpływ na ujemny wynik finansowy w 2013 roku miała strata udziałów w jednostkach podporządkowanych w wysokości 493,5 mln zł, w tym przede wszystkim strata PKP PLK SA w wysokości 446 mln zł, wartość podatku dochodowego w wysokości 50,6 mln zł i zysk udziałowców mniejszościowych w wysokości około 15 mln zł.

Cele określone w strategii prywatyzacji spółek z udziałem PKP SA z 2009 roku uzyskano dla 3 z 15 należących do Grupy PKP – stanowi to 20% – dla których sprzedaż akcji lub udziałów planowana była do 2012 roku oraz dla 3 z 5 – stanowi to 60% – dla których działania prywatyzacyjne planowano do końca 2013 roku. W wyniku braku dostatecznych działań prywatyzacyjnych w skład grupy PKP wchodzą nadal spółki, których działalność nie jest powiązana z transportem kolejowym, a które poniosły w latach 2010-2012 straty łącznie przekraczające 5,6 mln zł. Przykładowo jest to Drukarnia Kolejowa Kraków spółka z o.o., czy przedsiębiorstwo turystyczne Natura Tour spółka z o.o. W związku z ustaleniami kontroli w tym obszarze, NIK skierowała do ministra infrastruktury i rozwoju wniosek o zapewnienie decydującego wpływu państwa na zarządzanie infrastrukturą energetyczną, telekomunikacyjną oraz informatyczną niezbędną do prowadzenia ruchu kolejowego w przypadku wdrożenia procesu prywatyzacji spółek Grupy PKP, do których dyspozycji wskazana infrastruktura została przekazana.

Najwyższa Izba Kontroli zwróciła się również o wdrożenie przez ministra infrastruktury i rozwoju prac legislacyjnych mających na celu doprowadzenie do jednoznacznej interpretacji przepisu art. 63 ust. 2 ustawy z dnia 8 września 2000 roku o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego Polskie Koleje Państwowe w zakresie dotyczącym pojęcia innych składników majątkowych PKP SA, nakładającego obowiązek przekazywania 15% środków uzyskanych ze sprzedaży tych składników do Funduszu Własności Pracowniczej PKP. Stwierdzono, że przepis ten wzbudza poważne wątpliwości interpretacyjne, ponieważ w pierwszej części ustala, że na rzecz funduszu mają być odprowadzane środki pochodzące ze sprzedaży akcji i udziałów w spółkach utworzonych przez PKP SA, ale w dalszej treści wskazuje, że obowiązek ten dotyczy również sprzedaży pozostałych składników majątkowych tej spółki, przez co należy rozumieć ogół jej aktywów. Tym samym obowiązek przekazywania do FWP 15% środków finansowych pochodzących z każdej sprzedaży akcji lub udziałów może dotyczyć zarówno sprzedaży akcji lub udziałów w spółkach utworzonych przez PKP SA, jak również tych, których PKP SA nie utworzyła, lecz przejęła w drodze komercjalizacji przedsiębiorstwa państwowego PKP.

Stwierdzono również niedostateczne wypełnianie funkcji kontrolnych przez PKP SA wobec spółek zależnych wchodzących w skład Grupy PKP, co poza naruszeniem zasad statutowych tych jednostek, prowadziło do działań niegospodarnych. Przykładowo PKP Energetyka SA na podstawie niezatwierdzonego przez walne zgromadzenie planu strategicznego na lata 2009-2013 wdrożyła do realizacji 7 projektów inwestycyjnych dotyczących budowy elektrociepłowni i bioelektrowni o planowanej wartości 628,3 mln zł

i wydatkowała na ten cel 3,3 mln zł. Od realizacji tych przedsięwzięć zmuszona była jednak odstąpić w 2012 roku, zgodnie z decyzją właściciela, czyli PKP SA, aby rozpocząć niezbędne prace modernizacyjne sieci trakcyjnej umożliwiające obsługę pociągów dużych prędkości, w tym między innymi Pendolino. Wyników wdrożonych prac nie mogła następnie zagospodarować z uwagi na brak zainteresowania ich nabyciem ze strony potencjalnych inwestorów.

Brak dostatecznego nadzoru nad działalnością holdingu ze strony PKP SA doprowadził do wdrażania przez spółki Grupy PKP SA niespójnych przedsięwzięć gospodarczych związanych z zakupem składów zespolonych Pendolino. Są to pociągi przystosowane do przewozów pasażerskich z prędkością 220-250 km/h. Pomimo przeprowadzenia przez PKP Intercity SA przetargu na dostawę pociągów dużych prędkości w 2008 roku i dokonania ich zakupu w 2011 roku, PKP PLK SA oraz PKP Energetyka SA do połowy 2012 roku nie przeprowadzały modernizacji linii kolejowych umożliwiających wykorzystanie prędkości tych pociągów na wyznaczonych na nich trasach, realizując niezwiązane z tym zakupem przedsięwzięcia gospodarcze. Ustalenia kontroli wykazały ponadto, że zarządca infrastruktury czyli PKP PLK SA nie przewiduje dostosowania do takich parametrów większości linii kolejowych, a stan zaawansowania prac na odcinkach modernizowanych wskazuje, że kursowanie pociągów Pendolino z prędkością przekraczającą 200 km/h możliwe będzie w najbliższych latach jedynie na niektórych odcinkach centralnej magistrali kolejowej.

Najwyższa Izba Kontroli przyznaje, że pociągi Pendolino pozwalają na pozyskiwanie przez PKP Intercity SA coraz większej liczby pasażerów oraz na odzyskanie przez spółkę rentowności. Jednak różnice dotyczące czasu, komfortu przejazdu pomiędzy Pendolino a pociągami konwencjonalnymi poruszającymi się z prędkością do 190 km/h są obecnie i będą w najbliższych latach nieznaczne. Wedle analiz powołanych na potrzeby kontroli ekspertów, cena pociągów poruszających się z prędkością do 190 km/h jest znacznie niższa od ceny Pendolino, a koszty serwisowania tych pociągów są dwukrotnie wyższe od tych dla typowych pociągów, w tym produkowanych w Polsce. W świetle tych ustaleń zakup składów zespolonych Pendolino, których cena jest znacznie wyższa od ceny pociągów poruszających się z prędkością do 190 km/h, w ocenie NIK był nieuzasadniony ekonomicznie. Ocena ta wynika z dokonania zakupu pociągów o wyżej wymienionych parametrach pomimo nieprzystosowania infrastruktury kolejowej do uzyskiwania prędkości powyżej 200 km/h. Projekt inwestycyjny polegający na zakupie przez PKP Intercity SA pociągów Pendolino był tym samym realizowany bez uzyskania gwarancji, że zakupiony tabor umożliwi znaczne skrócenie czasu podróży na planowanych trasach.

Wedle danych przyjętych przez PKP PLK SA w rozkładzie jazdy na lata 2014-2015 pociągi Pendolino miały kursować na 1403 km linii kolejowych, a prędkość 200 km/h uzyskiwać jedynie na około 7% planowanych tras przejazdu. Główną przyczyną braku uzyskiwania przez pociągi Pendolino prędkości przekraczającej 160 km/h było niedostateczne wyposażenie sieci kolejowej w system zabezpieczenia ruchu pociągów ERTMS/ETCS wymagany na liniach o wyżej wymienionych prędkościach. Jednak nawet w przypadku dostosowania parametrów linii kolejowych i trakcji elektrycznych do poruszania się pociągów szynowych z prędkością do 250 km/h, czas przejazdów Pendolino na planowanych trasach nie ulegnie znacznemu skróceniu, m.in. z uwagi na konieczność zatrzymywania się tych pociągów na określonych stacjach kolejowych. Wymóg taki związany jest ze sposobem finansowania przedsięwzięcia, w tym uzyskania pomocy ze środków Unii Europejskiej pod warunkiem, że oferta przewozowa Pendolino nie będzie dedykowana wyłącznie klientom biznesowym, ale szerokiej rzeszy pasażerów oraz postanowieniami umowy o świadczeniu usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich przewozów kolejowych wykonywanych tymi pociągami.

Ograniczenie efektywnego wykorzystywania szybkości pociągów Pendolino związane jest również z odstąpieniem w 2013 roku od realizacji rządowego programu budowy i uruchomienia przewozów kolejami dużych prędkości w Polsce, w tym budowy przez PKP PLK SA linii kolejowych, po których pociągi mogłyby kursować z prędkością przekraczającą 200 km/h. Należy jednak zaznaczyć, że na większości tras kolejowych plano-

wanych do modernizacji w ramach tego programu, a więc takich, po jakich poruszają się obecnie pociągi Pendolino, zakładana prędkość nie przekraczała 200 km/h.

Na uwagę zasługuje ponadto, że wyżej wymienione pociągi wytwarzane są we Włoszech, a udział strony polskiej w ich wykonaniu ogranicza się do wykonywania uzupełniających elementów takich jak okablowanie skrzynek trakcyjnych. Nazwa Pendolino z języka włoskiego to „wahadełko". Dotyczyła zespołów trakcyjnych posiadających wychylne nadwozie pozwalające na bezpieczne zwiększenie prędkości na łukach linii kolejowych zaprojektowanych dla pociągów trakcyjnych bez konieczności budowania dodatkowych, specjalnie przystosowanych torowisk. Zakupione przez PKP Intercity SA pociągi mają nadwozie stałe, co oznacza, że posiadane parametry prędkościowe będą mogły wykorzystywać jedynie na prostych odcinkach linii kolejowej. Szacunkowe koszty tej inwestycji – zakup pociągów, budowa zaplecza technicznego, obsługa kredytów i gwarancji itp., ma wynosić koło 2,8 mld zł.

Na funkcjonowanie kolejowych spółek przewozowych w sposób niekorzystny oddziaływały niezbędne, lecz przeprowadzane niejednokrotnie ze znacznym opóźnieniem inwestycje infrastrukturalne PKP PLK SA oraz związane z ich realizacją wyłączenia z eksploatacji określonych odcinków linii kolejowych i ograniczenia prędkości poruszania się pociągów, szczególnie pasażerskich. Zmniejszały one popyt na przewozy kolejowe i powodowały dalszy spadek udziału kolei w przewozach realizowanych transportem lądowym.

Wyniki kontroli wykazały, że PKP PLK SA nieterminowo i w niepełnym zakresie realizowała zasadnicze cele i zadania określone w strategiach, w tym Strategii rozwoju infrastruktury kolejowej do roku 2013 i latach kolejnych oraz w Wieloletnim programie inwestycji kolejowych do roku 2013 z perspektywą do roku 2015. Nie zmodernizowano m.in. linii kolejowych nr 4, nr 9, nr 30, nr 213, nr 23, nr 64 oraz nie przystosowano do prędkości 200 km/h żadnego z planowanych 700 km odcinków linii kolejowych. Spółka nieefektywnie wykorzystywała środki finansowe z Unii Europejskiej. Po upływie 7 lat od uruchomienia Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2007-2013 nie zostały podpisane umowy o dofinansowanie dla 46,8% projektów znajdujących się na liście projektów indywidualnych PKP PLK SA. Wykorzystanie pozyskanych środków wyniosło 14% ogólnej kwoty dofinansowania. Spółka ponosiła straty – 443,87 mln zł w 2010 roku, 598 mln zł w roku 2011, 747 mln zł w roku 2012, 446 mln zł w roku 2013. W latach 2010-2013 zwiększyło się zadłużenie spółki z 6719 mln zł w 2010 roku, do 8623 mln zł w 2012 roku, a więc o 28%. PKP PLK SA nie miała wypracowanego planu spłaty zadłużenia po 2019 roku. Zdaniem Najwyższej Izby Kontroli zwiększające się zadłużenie PKP PLK SA stwarza poważne zagrożenie finansowe dla Skarbu Państwa, będącego większościowym akcjonariuszem tej spółki.

Częste zmiany stawek dostępu oraz sposobu ich naliczania nie pozwalały spółkom przewozowym na prowadzenie przewidywalnej długofalowej polityki taryfowej wobec klientów. Wysokość opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej uzależniona była ponadto od potrzeb ogólnych funkcjonowania zarządcy infrastruktury, co sprzeczne było z obowiązującymi w Unii Europejskiej przepisami. Konsekwencją tej sytuacji był wyrok wydany w dniu 30 maja 2013 roku przez Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej, w którym uznano, że Polska uchybiła zobowiązaniom wynikającym z prawa wspólnotowego poprzez pobieranie opłaty za dostęp do infrastruktury kolejowej w oparciu o koszty inne, niż stanowiące rezultat wykonywania przewozów pociągami. Wskazany wyrok spowodował obniżenie o 20% średniej stawki pobieranej za dostęp do infrastruktury, a tym samym konieczność zwiększenia dofinansowania ze Skarbu Państwa prowadzonej przez PKP PLK działalności związanej z zarządzaniem liniami kolejowymi, w tym ich utrzymaniem i modernizacją.

Izba ustaliła, że do końca 2014 roku wszczętych zostało przed sądami rejonowymi 10 postępowań związanych z roszczeniami przewoźników dotyczących zwrotu przez PKP PLK SA części opłat „pobranych bezprawnie za dostęp do infrastruktury kolejowej". Łączna wartość wskazanych roszczeń wyniosła ponad 1,3 mld zł. Według NIK wypracowania nowych rozwiązań wymaga sposób zakończenia procesu wydzielenia organizacyjnego i własnościowego z grupy PKP zarządcy państwowej infrastruktury kolejowej, czyli PKP PLK SA, w świetle wprowadzonych w 2014 roku zmian ustawowych umożliwiają-

cych dofinansowanie ze strony państwa inwestycji infrastrukturalnych realizowanych przez tę spółkę.

Stwierdzono, że większość z kontrolowanych spółek nie została wyposażona przez PKP SA we wszystkie składniki mienia niezbędne do prowadzenia działalności, pomimo upływu kilkunastu lat od ich utworzenia. Tym samym PKP SA nie wypełniła przepisu art. 17 ust. 1 ustawy z dnia 8 września 2000 roku o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego Polskie Koleje Państwowe, nakładającego obowiązek wniesienia do spółek utworzonych na podstawie tej ustawy wszystkich składników mienia niezbędnych do prowadzenia ich działalności. Stan ten powodował, że spółki zależne wchodzące w skład Grupy PKP pomimo teoretycznej pełnej autonomii w zakresie podejmowanych decyzji gospodarczych, zmuszone były zawierać z PKP SA umowy dotyczące odpłatnego korzystania z mienia niezbędnego do prowadzonej przez nie działalności, pomimo ustawowego obowiązku wniesienia do nich tych składników w formie aportów przez spółkę dominującą. Sytuacja ta wpływała niekorzystnie na funkcjonowanie spółek grupy PKP, w tym przede wszystkim na ich wyniki finansowe w związku z koniecznością ponoszenia kosztów dzierżawy nieruchomości niezbędnych do prowadzenia działalności gospodarczej oraz na realizację inwestycji na nieruchomościach dzierżawionych przez PKP SA. Stan ten utrudniał ponadto prowadzenie prywatyzacji spółek zgodnie z przyjętymi założeniami. Nieuregulowanie spraw własnościowych mienia niezbędnego do prowadzenia działalności ograniczało bowiem zainteresowanie tymi spółkami ze strony potencjalnych inwestorów.

W związku z powyższymi ustaleniami NIK skierowała do ministra infrastruktury i rozwoju wniosek o podjęcie działań mających na celu zakończenie procesu wnoszenia przez PKP SA do spółek Grupy PKP składników mienia niezbędnych do prowadzenia działalności. Ustalenia kontroli wykazały, że w działania restrukturyzacyjne w spółkach Grupy PKP w przeważającej mierze nie doprowadziły do uzyskania rezultatów założonych w latach 2010-2013.

Przykładowo PKP Informatyka spółka z o.o. nie wykonała zadań dotyczących restrukturyzacji zatrudnienia i sprzedaży czterech nieruchomości przyjętych do realizacji w 2013 roku na podstawie założeń strategii spółki na lata 2013-2017.

Natura Tour spółka z o.o. nie zrealizowała w planowanym terminie zamierzeń przewidzianych w strategii dalszego funkcjonowania spółki, w tym między innymi nie sprzedała 3 spośród 6 przewidzianych do sprzedaży nierentownych ośrodków wypoczynkowych i nie wypracowała porozumienia z PKP SA w sprawie rozliczenia nakładów poniesionych w czasie dzierżawienia 4 obiektów, co uniemożliwiało wniesienie ich aportem do tej spółki. Niewykonanie większości założeń strategii spowodowało opóźnienia w procesie restrukturyzacji majątkowej Natura Tour spółka z o.o., co uniemożliwiało przeprowadzenie założonej prywatyzacji spółki jako przedsiębiorstwa zarządzającego wyłącznie rentownymi ośrodkami wypoczynkowymi. Występowały przypadki, w których strategie restrukturyzacji opracowane przez firmy zewnętrzne przy znacznych nakładach finansowych nie były wdrażane w sposób rzetelny lub były zmieniane bez merytorycznego uzasadnienia.

Nieprawidłowości w tym zakresie związane były m.in. ze zmianami zarządów spółek i generowały koszty z tytułu wypracowania nowych koncepcji restrukturyzacyjnych. Przykładowo PKP PLK SA pomimo poniesienia nakładów w kwocie 1,8 mln zł na wypracowanie planu restrukturyzacji na lata 2011-2016 i niezakończenie ustalonych w nim inicjatyw w 2013 roku odstąpiła bez merytorycznego uzasadnienia od realizacji tej strategii i zastąpiła ją nowym planem na lata 2013-2015.

Brak efektywnych działań restrukturyzacyjnych doprowadził do sytuacji, w której grupa PKP w 2013 roku poniosła stratę w wysokości 273 mln zł. NIK stwierdziła nieprawidłowości związane z naruszeniem przez spółki Grupy PKP przepisów art. 3 ust. 1 pkt 4 w związku z art. 132 ust. 1 pkt 5 ustawy – Prawo zamówień publicznych przy udzielaniu zamówień sektorowych dotyczących wypracowywania strategii ich działalności. Przepisów ustawy przy zamawianiu usług doradczych, w tym zakresie, nie stosowały PKP Cargo SA przy udzieleniu zamówień o łącznej 1,92 mln zł, PKP SA przy udzieleniu

zamówień o łącznej wartości 2,27 mln zł oraz PKP PLK SA przy udzieleniu zamówienia o łącznej wartości 1,86 mln zł.

Przykładowo PKP PLK SA przy udzielaniu zamówienia na opracowanie „wkładu merytorycznego do kontraktu wieloletniego na utrzymanie, w tym remonty, infrastruktury z ministrem właściwym do spraw transportu" nie zastosowała trybu przewidzianego w tej ustawie, lecz przedmiot zamówienia pozyskała odpłatnie od PKP SA na podstawie zawartego w dniu 16 września 2010 roku porozumienia, pomimo że wyżej wymienione opracowanie w świetle opinii właściwych merytorycznie komórek organizacyjnych nie spełniało wymagań określonych w zamówieniu i było nieprzydatne dla spółki. Dokonała przejęcia tego materiału, co stanowiło podstawę do wypłaty na rzecz PKP SA ustalonego w porozumieniu wynagrodzenia. Najwyższa Izba Kontroli skierowała do kierowników jednostek kontrolowanych wnioski dotyczące udzielania zamówień o charakterze sektorowym w trybie ustalonym przepisami ustawy – Prawo zamówień publicznych.

Oto ostatni slajd. Chciałem państwa poinformować, że kontrolę tę przeprowadziliśmy w okresie od 9 września 2013 roku do 6 maja 2014 roku na podstawie art. 2 ust. 1 ustawy o NIK, pod względem legalności, celowości, gospodarności i rzetelności z wyłączeniem kontroli w spółkach PKP SKM w Trójmieście spółka z o.o. oraz PKP Cargo SA oraz PLK SA, gdzie kontrole zostały przeprowadzone na podstawie art. 2 ust ustawy o NIK pod względem legalności i gospodarności. W związku z ustaleniami kontroli, NIK skierowała do kierowników skontrolowanych jednostek 15 wystąpień pokontrolnych, łącznie 48 wniosków pokontrolnych. Zastrzeżenia, które zostały zgłoszone do 7 wystąpień pokontrolnych dotyczyły opisu nieprawidłowości i negatywnych ocen skontrolowanej działalności. Wskazane zastrzeżenia zostały uwzględnione w całości.

Kończąc, chciałbym udzielić odpowiedzi na pytanie pana przewodniczącego dotyczące trybu i terminów prac nad tą informacją, a wcześniej całą procedurą kontrolną. Było do niej szereg zastrzeżeń. Do 7 wystąpień pokontrolnych zgłoszono uwagi. Po zakończeniu kontroli w jednostkach zastrzeżenia były rozpatrywane. Jeśli chodzi o informację, została ona podpisana w dniu 29 października ubiegłego roku przez prezesa Najwyższej Izby Kontroli. Poproszono wówczas pismem z dnia 6 listopada o stanowisko ministra infrastruktury i rozwoju. Takie stanowisko finalnie otrzymaliśmy w dniu 14 listopada ubiegłego roku. Po jego otrzymaniu zostało załączone wraz opinią prezesa NIK z dnia 21 grudnia do tej informacji, którą państwo dysponują. Wówczas, jako kompletny dokument zawierający wszystkie elementy wymagane wedle ustawy o NIK, została ona rozesłana do właściwych adresatów, w tym Wysokiej Komisji.

Bardzo dziękuję państwu za uwagę. Wspólnie z panem dyrektorem Departamentu Infrastruktury w Izbie Tomaszem Emilianem oraz panem doradcą Leszkiem Korczakiem jesteśmy do państwa dyspozycji.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję serdecznie panie prezesie. Otwieram dyskusję. Myślę, że w pierwszej kolejności oddamy głos przedstawicielom kontrolowanych urzędów, aby mieli możliwość odniesienia się do tych zarzutów. Oczywiście doskonale zdajemy sobie sprawę, że wszystkie z nich dotyczą poprzedniej koalicji rządowej, poprzednich ministrów i zarządców grupy PKP. Taka zasada obowiązuje, iż mamy kontynuację urzędu, choć nie władzy. Wypadałoby, aby zarówno pan minister w kilku słowach, jak i prezes grupy odnieśli się do raportu NIK. Proszę, głos ma pan minister Stomma.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa Piotr Stomma:

Dziękuję, panie przewodniczący. Wysoka Komisjo, przepraszam za moje spóźnienie, które wynikło z przyczyn ode mnie niezależnych. Rzeczywiście wypowiem się krótko. Chciałem przede wszystkim stwierdzić, że wszystkie materiały związane z kontrolą traktujemy jako ważny katalog kwestii, na które należy zwrócić uwagę w pracy obecnego rządu. W szczególności niestety pragnę odnotować, że pewne stwierdzenia Najwyższej Izby Kontroli, które nie były bardzo eksponowane w wynikach kontroli w chwili obecnej diagnozujemy, przybierają poziom krytyczny. O czym myślę? W informacji o wynikach kontroli na stronie nr 42 w pkt 3 negatywnie oceniona została działalność spółki w zakresie – bardzo skromnie w jednym z punktów się o tym mówi – pozyskiwanie i wykorzysta-

nie środków finansowych z Unii Europejskiej. Jedynie w przypisach możemy przeczytać – tu jest odesłanie do przypisu, który odsyła do jeszcze innego – że chodzi o stopień procesów przygotowawczych i inwestycyjnych PLK. Możemy obecnie mówić, po kilku latach, o całkowitym załamaniu tych procesów, pomimo wyraźnych ostrzeżeń Najwyższej Izby Kontroli.

Poziom wykonania nakładów w ramach ograniczonych planów za zeszły rok to dobrze ponad 7 mld zł. Nie mówię o samych środkach unijnych, ale o nakładach, które zostały poniesione. Ta sama ekipa, która osiągnęła ten wynik – nasi poprzednicy – zaplanowała na ten rok porównywalne środki rzędu ponad 5 mld zł. Obecnie, po weryfikacji tych planów jesteśmy na poziomie 4,2 mld zł. Jest to dramatyczne załamanie tendencji, a w roku nowej perspektywy tendencja powinna być wzrostowa. Taki jest efekt przygotowania systemu inwestycji w okresie, gdy NIK słusznie wskazywała, że są wielkie zagrożenia. Oczywiście uzasadnia to twierdzenie, że wyników pracy NIK nie możemy traktować jako historycznych i niedotyczących nowej ekipy.

Odpowiadając wprost na oczekiwania Komisji pragnę odnotować, że do ministra infrastruktury i rozwoju, którego nie jesteśmy następcą prawnym, ale merytorycznym, gdyż minister infrastruktury i budownictwa nadal właściwy jest do spraw transportu – proszę o przyjęcie tego zastrzeżenia – były skierowane cztery wnioski. Pierwszy z nich dotyczył zabezpieczenia wpływu państwa na zarządzanie infrastrukturą energetyczną. W tym gronie nie muszę przypominać co stało się jesienią ubiegłego roku – doszło do prywatyzacji PKP Energetyki. Bardzo aktywnie odnosimy się do tej kwestii, która jest w zupełnie innej fazie niż w najczarniejszych scenariuszach NIK mogła to przewidzieć – mówiła o wzmocnieniu wpływu, a pozbawiliśmy się go. Problem stanowi ten punkt startowy. Mogę potwierdzić informacje, które do chwili obecnej były przekazywane, że w kilku aspektach niejeden zespół badał te kwestie i ustalenia są na tyle obiecujące, iż myślę, że Komisja znajdzie czas na zainteresowanie się informacją ministra w tym zakresie. To samo dotyczy Telecomu.

Wniosek drugi dotyczył procesu przekształceń majątkowych, wnoszenia do spółek grupy składników niezbędnych do prowadzenia działalności. Są to z natury rzeczy procesy długotrwałe. Trzeba powiedzieć, że wiele wyjaśnia nieregulowany stan prawny wielu nieruchomości. Następuje mobilizacja, aby ten problem był rozwiązywany sprawniej. Z jednej strony chodzi o wyposażenie spółek grupy w niezbędne nieruchomości, a z drugiej o efektywne ich zagospodarowanie. Wiadomo, że rząd Prawa i Sprawiedliwości ma duże plany związane z wykorzystaniem różnego rodzaju nieruchomości w związku z planami budownictwa mieszkaniowego. Z natury rzeczy bardzo uważnie przyglądamy się kwestiom w tym obszarze.

Trzecie ustalenie dotyczyło zasad zaliczania do Grupy PKP z udziałem spółek PKP SA – tak jak grupa są one niedodefiniowane. Należałoby wprowadzić subtelną dyskusję. Myślę, że trzeba w dniu dzisiejszym jedynie odnotować, że wszystkie spółki utworzone na podstawie ustawy o PKP podjęły działalność. Tak jak wcześniej pani minister Wasiak stwierdziła w swojej odpowiedzi w połowie listopada, na te kwestie należy patrzeć w kontekście celowości ekonomicznej. Słusznie pani minister Wasiak zwróciła uwagę, że jest tu wiele do zrobienia – nowa ekipa zdecydowanie to potwierdza i bardzo mocno nad tym pracujemy. Myślę, że pan prezes zarządu PKP SA zechce na ten temat powiedzieć kilka zdań więcej.

Czwarty wniosek dotyczył kwestii Funduszu Własności Pracowniczej. Problem wynikał, w tym zakresie, z enigmatycznego przepisu art. 63 ust. 2 ustawy o PKP, gdzie odpisy na ten fundusz odnoszą się do składników majątkowych i innych. Powstały i nadal istnieją wątpliwości interpretacyjne. Ministerstwo rozpoczęło dialog z funduszem i najbardziej zainteresowanymi jego wynikami. Myślę, że będzie to jeden z tematów podejmowanych podczas reaktywowanego po bardzo długiej przerwie forum dialogu społecznego kolei – trójstronnego zespołu do spraw kolejnictwa – który nie zbierał się od dwóch lat lub zdecydowanie dłużej.

To wszystko, jeśli chodzi o wnioski wprost skierowane do ministerstwa. Bardzo krótko odniosę się do wniosków pokontrolnych, które obejmowały także kwestię dostosowań prawnych. Te wnioski są zrealizowane. Dotyczyły przyjęcia przepisów w zakresie

opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej. Zostały skonsumowane rozporządzeniem z dnia 5 czerwca 2014 roku w sprawie warunków dostępu i korzystana z infrastruktury kolejowej oraz poprzedzającą je ustawą z kwietnia 2014 roku o zmianie ustawy o transporcie kolejowym i ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego PKP SA oraz ustawy o funduszu kolejowym. W chwili obecnej stwierdzić można, że w ocenach Komisji Europejskiej nie odnotowujemy problemów. Są bardzo poważne problemy historyczne dotyczące roszczeń podmiotów, które wywodzą się ze stanu prawnego i faktycznego poprzedzającego uregulowanie tych spraw. Są to wyzwania bardzo poważne w wymiarze finansowym.

Była też poruszona kwestia zasad nadzoru właścicielskiego nad PKP SA w zakresie związanym z działaniem rad nadzorczych PKP SA i PLK SA. W tej kwestii minister infrastruktury i rozwoju zarządzeniem z grudnia 2014 roku wprowadził nowe zasady nadzoru właścicielskiego nad PKP SA, poszerzone zostały obowiązki informacyjne. Ten stan rzeczy ma miejsce do dnia dzisiejszego. Uznajemy, że nie odpowiada to potrzebom i wyzwaniom. Będziemy dokonywali zmian w zakresie aktywizacji nadzoru właścicielskiego. Rozważane są kompleksowe rozwiązania dotyczące definicji grupy PKP SA i jej misji. Na tym tle rozważamy zasady nadzoru właścicielskiego, a nawet szerzej, nadzoru nad działalnością merytoryczną grupy holdingowej. To wszystko co na ten temat mogę powiedzieć w dniu dzisiejszym. Uznajemy, że jest to wielka potrzeba działania w tym zakresie, jeśli grupa ma realizować nie tylko wewnętrzne cele kolejowe, ale misję dla polskich pasażerów i gospodarki.

Jeśli chodzi o wniosek dotyczący dokumentów strategicznych obowiązujących w obszarze spraw kolejowych, mogę powiedzieć, co ponownie warto odnotować, że wyznaczają cele na poziomie państwa, oczekiwań społecznych i gospodarczych. Niewątpliwie to zadanie jest już podjęte i należy dokonać możliwie szybkiej rewizji tych dokumentów. Ministerstwo Rozwoju i pan premier Morawiecki rozpoczęli systematyczne działania dotyczące weryfikacji całej struktury dokumentów nazwanych strategicznymi. To działanie musi być przeprowadzone we właściwych terminach. Pragnę zasygnalizować, że powstaje w związku z tym, problem działań na poziomie operacyjnym, które nie mogą być zatrzymane na czas porządkowania spraw dokumentów strategicznych. Będzie okazja aby Wysokiej Komisji przekazać takie nieśmiałe oczekiwania resortu infrastruktury, do których zapewne chętnie dołączy się resort rozwoju. Musimy liczyć na wyrozumiałość wszystkich partnerów tak ważnych jak Komisja, że przez jakiś czas będziemy wyprzedzali dokumenty strategiczne dostosowując nasze bieżące działania do zastanej sytuacji. Jeśli chodzi o stan przygotowania projektów inwestycyjnych, to dobra egzemplifikacja tej potrzeby.

Pragnę podziękować za możliwość wypowiedzi. Jeśli pan przewodniczący pozwoli, proszę o to aby głos zabrał prezes zarządu PKP SA pan Mirosław Pawłowski.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Serdecznie dziękuję, panie ministrze. Chciałem rzeczywiście teraz poprosić o zabranie głosu pana prezesa Grupy PKP SA Mirosława Pawłowskiego.

P.o. prezesa Grupy Polskie Koleje Państwowe SA Mirosław Pawłowski:

Dziękuję bardzo. Wysoka Komisjo, nazywam się Mirosław Pawłowski i jestem członkiem zarządu pełniącym jednocześnie od niedawna obowiązki prezesa zarządu grupy. Trudno będzie mi odnieść się do raportu, zwłaszcza że z mojego punktu widzenia ma on wyjątkowo już archiwalny charakter. Myślę, że poruszone w protokole sprawy są rekomendacją do dalszego działania, o czym wspominał już pan minister. Będą one usystematyzowane w poszczególne obszary. Generalnie myślą przewodnią całego protokołu jest doprowadzenie do takiego stanu prawnego, aby Grupa PKP była szefem i koordynatorem zarządzającym, sprawującym faktyczny, rzeczywisty nadzór nad spółkami.

W raporcie, który otrzymaliśmy oraz w sprawozdaniu NIK pojawia się pewnego rodzaju niekonsekwencja. Z jednej strony mowa o tym, że nie sprawujemy nadzoru, a z drugiej strony tych narzędzi nikt nie zdefiniował. W protokole pojawia się sugestia, aby Polskie Linie Kolejowe znalazły się całkowicie poza obszarem oddziaływania. Czy mamy budować politykę kolejową wspólnie, czy niejako na uboczu? To sprawa, która

w naszych zarysach strategii, którą budujemy wspólnie z ministrem infrastruktury i budownictwa, znajdzie swoje odzwierciedlenie i tak będziemy procedowali, proponowali stosowne rozwiązania.

W protokole poruszono również kwestie związane z oceną wymienionego okresu w zakresie prywatyzacji. Przedstawiono sugestię, że w obszarze infrastruktury, zwłaszcza energetyczno-telekomunikacyjnej państwo powinno mieć dominujący, niemal właścicielski odbiór. Nie zostało to spełnione. W wystąpieniu pokontrolnym z początku tego roku Najwyższa Izba Kontroli przyznaje rację, że ta rzecz wykonana w roku 2015 nie powinna mieć miejsca, ponieważ protokół z 2012 roku stwierdza, że wszystkie dopuszczalne aspekty mają być dopełnione, ale z naczelnym wpływem na zarządzanie, prowadzenie nadzoru nad infrastrukturą krytyczną linii o znaczeniu państwowym, którymi zajmowała się również PKP Energetyka.

Kwestia porządkowania nieruchomości, czyli nasza domena, „wchodzi teraz bardziej na tapetę". Priorytetem są korytarze liniowe, które będą niezbędne do prowadzenia procesu modernizacji linii kolejowych wykonywanych przez Polskie Linie Kolejowe oraz zagospodarowanie intratnych i mniej intratnych nieruchomości, które spółka posiada w szerokim tego słowa znaczeniu. Tak jak wspominał pan minister Stomma, również chodzi o wydzielenie obszarów, które można dedykować pod budownictwo mieszkaniowe.

Szanowni państwo, to wszystko na co chciałbym zwrócić uwagę jako osoba obecnie kierująca Grupą PKP. Jeśli chodzi o szczegółowe kwestie poruszone w dyskusji, będziemy służyli odpowiedzią. Dziękuję, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję panu prezesowi. Otwieram dalszą część dyskusji. Zachęcam panie i panów posłów do zapisywania się do głosu, co umożliwi nam sprawniejsze procedowanie. Jako pierwszy do dyskusji zgłosił się pan poseł przewodniczący Paweł Olszewski. Proszę bardzo.

Poseł Paweł Olszewski (PO):

Panie przewodniczący, szanowni państwo, ten dokument w istocie, tak jak powiedział pan prezes, ma charakter archiwalny. Mam z nim niemały problem. Na 15 podmiotów ocenianych przez Najwyższą Izbę Kontroli, NIK raczyła 13 ocenić pozytywnie, a 2 negatywnie. Nie do końca rozumiem na jakiej podstawie ogólna ocena jest negatywna, skoro przeważająca większość opinii była pozytywna. Raport zawiera w sobie wiele nieścisłości. W różnych miejscach znajdują się sformułowania i dane wewnętrznie sprzeczne. To jednak didaskalia i nie chciałbym się do tego odnosić. Biorąc pod uwagę, że niedługo będziemy musieli uczestniczyć w głosowaniach, więc nie chcę, aby ten wywód był zbyt długi. Warto zaznaczyć, że NIK przykładowo stwierdza, że realizacja procesu prywatyzacyjnego przeprowadzona przez Grupę PKP SA była pozytywnie oceniana zarówno w obszarze PKP Energetyka, jak i PKP Telecom. Dzięki tym przedsięwzięciom udało się zmniejszyć historyczny dług PKP, o którym Izba również wspomina, zabezpieczyć środki dla PKP Intercity na zakup nowoczesnego taboru. Obecnie te środki są w dyspozycji PKP Intercity.

Chciałbym dowiedzieć się od pana ministra na jakim etapie są prace zespołów powołanych w ramach resortu, aby odwrócić prywatyzację i pozbawić możliwości finansowania infrastruktury kolejowej – dworców – oraz możliwości doposażenia w nowy tabor polskiego przewoźnika. Oczywiście chodzi o inwestycje w Pendolino, do których przejdę później, ale też te, którymi się dziś szczycimy, czyli bydgoskie IPS produkowane w Polsce, darty oraz stadlerowskie elektryczne zespoły trakcyjne.

Pozytywnie również został oceniony, co do zasady, choć ostateczny wydźwięk jest negatywny, proces zarządzania nieruchomościami. Przyrosty ze sprzedaży nieruchomości do ponad 1 mld zł spowodowały, że udało się wyremontować niemal 90 dworców. Zarówno ta kwota, jak i liczba są niebagatelne. Z drugiej strony Najwyższa Izba Kontroli mówi, że praktycznie nie było inwestycji w infrastrukturę dworcową. Dla mnie to niezrozumiałe i daje mi asumpt do tego, że ten raport był przygotowany na kolanie, w sposób nie do końca rzetelny, nieodnoszący się do rzeczywistości. Ten raport całkowicie pomija inwestycje, o których wspomniałem – w tabor kolejowy oraz wzrost zadowolenia klientów, zgodnie z badaniami Grupy PKP SA. Wzrost jest niebagatelny. W październiku 2015

roku 64% podróżnych pozytywnie oceniło poziom transportu. W związku z tym, znajdujące się w raporcie w wielu miejscach sformułowania są, mówiąc delikatnie, co najmniej odstające od rzeczywistości i percepcji społecznej.

Najwyższa Izba Kontroli w swoim raporcie wskazuje wielokrotnie – używa tego sformułowania – na niegospodarność. Abstrahuję, że niegospodarność jest kategorią prawną. Jeśli takowa zostałaby wykryta, waszym obowiązkiem, jako funkcjonariuszy publicznych jest złożenie zawiadomienia do prokuratury. Nie zrobiliście tego, chyba że zrobiliście – proszę o odpowiedź o jakie przypadki chodziło. Jako przykład niegospodarności wskazujecie choćby projekt Pendolino. Można, w tym temacie, odbyć osobne posiedzenie Komisji i nie chciałbym mówić zbyt wiele na ten temat. Badaliście ten projekt gdy był on fazie testów i wdrażania. Abstrahowaliście całkowicie od metod jego realizacji. Przykładowo, przez 11 miesięcy funkcjonowania tego projektu Pendolino przewiozło 3600 tys. pasażerów, zwiększając przychody Grupy PKP na tych odcinkach o ponad 300 mln zł, generując ponad 34 mln zł zysku. Jeśli jest to przykład niegospodarności, o której mówi NIK, to powiem szczerze, że jest to kompromitujące dla tych, którzy ten raport sporządzili, nie mówiąc o tych, którzy go podpisali, bo jest to w jaskrawej sprzeczności z faktami i metodami podejścia do tych konkretnych kategorii prawnych. Pominę szczegółowe aspekty tego projektu, bo długo można by o tym mówić.

Na zakończenie chciałbym odnieść się do dość istotnej kwestii, dość szeroko poruszanej w raporcie i w wystąpieniu pana ministra oraz pana pełniącego obowiązki prezesa. Chodzi mi o PKP PLK. Oceniają państwo tę spółkę w takich kategoriach, jakbyście nie znali do końca realiów. Mówię o tym z przykrością. Negatywna ocena całkowicie nie uwzględnia charakterystyki tej spółki, która ma dość ograniczone możliwości komercyjnego pozyskiwania środków z rynku na inwestycje, które przeprowadza. Większość zobowiązań obejmuje budowę trakcji i są poręczane przez Skarb Państwa. Ma to daleko idące konsekwencje. Powinniście, oceniając tę spółkę, mieć na uwadze, że nie ma ona charakteru *stricte* komercyjnego. Niestety, taka dogłębna analiza przez NIK nie została przeprowadzona. Ten raport nie jest fotografią rzeczywistości, a spisem uwag i pomysłów, nie zawsze mądrych i odpowiadających rzeczywistości diagnoz sytuacji, która bywa zupełnie inna niż opisana. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję. Poproszę teraz o zabranie głosu pana posła Piotra Króla.

Poseł Piotr Król (PiS):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, panie ministrze, pozwolą państwo, że po tym zaklinaniu rzeczywistości przejdę do twardych faktów. Pan przewodniczący Olszewski był łaskaw przywołać projekt Pendolino. Szanowni państwo – zwracam się do przedstawicieli NIK – mogę tylko jako skromny parlamentarzysta wyrazić ubolewanie, że poseł z o wiele większym doświadczeniem niż ja wyraża pod państwa adresem ubolewanie, że państwo byli łaskawi zbyt późno skontrolować projekt Pendolino, mimo że władza, którą mój zacny przedmówca raczy reprezentować wdrożyła go z dwuletnim opóźnieniem. Muszę powiedzieć, że to niezwykle interesujący zabieg intelektualny, że to wina NIK, iż projekt Pendolino zrealizowano dwa lata później niż sami twórcy chcieli go zrealizować. *Chapeau bas*, panie ministrze, panie przewodniczący.

Przejdźmy do faktów i do tego, o czym pisze NIK. Z całą pewnością ten raport nie ma wartości archiwalnej. Jestem przekonany, że będzie miał wartość dowodową w kilku ciekawych postępowaniach, o czym powiem za chwilę. Jeśli chodzi o projekt Pendolino, który był sztandarowym pomysłem, jeszcze raz przypomnę – pamiętają państwo taką dużą imprezę, jaka odbywała się w Polsce – Euro 2012. Ten projekt miał być gotowy na otwarcie mistrzostw. Tylko z kronikarskiego obowiązku przypomnę, nie tylko panu przewodniczącemu, że projekt ruszył dwa lata później. Być może twórcy zakładali, że Polacy tak długo będą się bili w tym turnieju, że uruchomienie projektu po dwóch latach nie spowoduje żadnych komplikacji. Przypomnę, że projekt miał dotyczyć przewozów pasażerskich z prędkością 220-250 km/h. Mówimy wyłącznie o założeniach. Poprzednia koalicja rządowa miała tę swobodę manewru, to był projekt sztandarowy i mówiąc kolokwialnie nikt „w nim nie mieszał". Takiego założenia dokonała. Pomimo

przeprowadzenia przez PKP Intercity przetargu na dostawę pociągów dużych prędkości i dokonania ich zakupu, nie przeprowadzono równolegle modernizacji linii kolejowych. Myślę, że to było na poziomie kogoś, kto w domu zbiera kolejki i składa pociągi. Zakupienie samego modelu niewiele daje, bo jeszcze trzeba posiadać tory, po których te elementy, które właśnie złożyliśmy muszą jeździć. Najwyraźniej takiej wiedzy lub woli nie było. Z jednej strony zakupiono pociągi, które podobno miały poruszać się z taką prędkością, ale zapomniano o tym, że infrastruktura, po której miały się poruszać nie daje takich możliwości technicznych. To detal. Trudno zrzucać odpowiedzialność jedynie na strukturę i budowę grupy kapitałowej PKP. Ta struktura nie była tajna dla twórców tego flagowego projektu. W raporcie wprost znajdujemy zapis, że obecny stan infrastruktury uniemożliwia w najbliższych latach poruszanie się składów zespolonych Pendolino ze wskazaną wyżej prędkością na większości odcinków kolejowych, po których mają kursować te pociągi. Ponadto sposób finansowania tej inwestycji wyklucza wykorzystanie pozyskanego taboru wyłącznie do celów biznesowych umożliwiających pasażerom znaczne skrócenie czasu podróży.

Spójrzmy jakie były plany. Wedle założeń przyjętych przez PKP PLK do rozkładu 2014-2015 pociągi Pendolino miały kursować na 1403 km odcinków linii kolejowych, przy czym prędkość 200 km/h miały uzyskiwać jedynie na 7% zaplanowanych tras przejazdu. Na wszystkich pozostałych ta prędkość miała być wyższa. Program przewidywał prędkość maksymalną 250 km/h, a w dalszym etapie do 300 km/h, na co należy zwrócić uwagę, na relacji Grodzisk Mazowiecki – Zawiercie. Na pozostałych modernizowanych trasach, czyli Psary – Kraków, Warszawa – Gdynia, Poznań – Szczecin, Warszawa – Białystok 200 km/h. Jak wiemy, ten flagowy projekt nie dał sobie rady z tymi prędkościami.

Co bardziej dramatyczne, za co chciałbym podziękować NIK, w raporcie jest kluczowy załącznik. Mam nadzieję, że jeszcze go później omówimy, w innych okolicznościach. Na stronie nr 95 raportu, NIK była łaskawa zrobić to, co powinni zrobić ci, którzy zlecili ten przetarg. Zrobiła rozeznanie rynku jeśli chodzi o koszty poniesione na utrzymanie i zakup pociągów oraz składów spełniających wymienione warunki. Najwyższa Izba Kontroli napisała, że nie udało się pozyskać pociągów i nie dysponowaliśmy infrastrukturą, która pozwalałaby na poruszanie się z takimi prędkościami. Wprost napisała, że w jej ocenie ten zakup był nieuzasadniony ekonomicznie. Na wspomnianej stronie wprost pokazuje koszty jakie można było ponieść. Pragnę zwrócić uwagę nie tylko mojemu zacnemu przedmówcy, ale całej Wysokiej Komisji, że koszty w niektórych obszarach tego flagowego projektu poprzedniego rządu są w 38-60% zawyżone. Przyjmując bardziej realistyczne założenia można było te pociągi kupić, uśredniając, o połowę taniej.

Mam świadomość, że na sali jest kilka osób, które bardzo chciałyby, aby ten raport miał wyłącznie właściwości archiwalne, ale takich nie ma, bo wskazane są tu twarde fakty. Z tego należy wyciągać wnioski. Chciałbym zapytać przedstawiciela NIK, czy w odniesieniu do tego flagowego przedsięwzięcia, czyli Pendolino, wystąpienia do Grupy PKP czy ówczesnego ministra znalazły jakiś oddźwięk? Pana ministra Stommę chciałem zapytać czy to prawda, że w ministerstwie powołany został zespół, który zajmuje się analizą i przeprowadzeniem audytu tego projektu? Kiedy moglibyśmy liczyć na to, aby część kolegów tu obecnych uznało, że to nie jest temat archiwalny? Kiedy będziemy mogli poznać szczegółowe dane? Nie chciałbym Wysokiej Komisji zamęczać, ale dodam, że niezwykle ciekawe są informacje dotyczące zmian SIFZ, które temu projektowi towarzyszyły. Tymi dwoma pytaniami zamknę swoje wystąpienie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję bardzo. Głos ma pan poseł Piotr Misiło. Proszę bardzo.

Poseł Piotr Misiło (N):

W zasadzie chciałem jedynie konkretnie zapytać o sprawy, które poruszył już mój przedmówca. Pragnę dowiedzieć się czy panowie z NIK mogą na podstawie tabelki, która została właśnie wyświetlona powiedzieć nam, czy mamy do czynienia z pewnego rodzaju niegospodarnością, a jeśli tak, to jakich jest ona rozmiarów. Uśredniając ceny zakupu i te, które powinniśmy zapłacić przy pociągach, które będą kursowały z prędkościami obecnie możliwymi do osiągnięcia, ile pieniędzy wyrzuciliśmy w błoto? Czy można to stwierdzić

z pełną stanowczością? Jeśli panowie nie są gotowi powiedzieć o tym w dniu dzisiejszym, bardzo proszę pana przewodniczącego, abyśmy coś takiego otrzymali na piśmie. Chciałbym wszystkim państwu powiedzieć – zapewne państwo o tym wiedzą – że w Japoni Shinkansen od 1968 roku jeździ z prędkością 250 km/h. Strategia kolei japońskich w 2022 roku przewiduje wymianę linii w całej Japonii, aby pociągi mogły jeździć z prędkością 440 km/h. Nie oczekuję, że w Rzeczypospolitej Polskiej w 2022 roku pociągi będą osiągały taka prędkość, ale myślę że 250 km/h jest możliwe, drodzy panowie.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dobrze. Za chwilę przejdziemy do odpowiedzi. Poproszę teraz o zabranie głosu pana posła przewodniczącego Żmijana. Proszę bardzo.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, powiem kilka zdań ogólnych. Postaram się nie zabierać zbyt wiele czasu. Mam nadzieję, że dzisiejsze spotkanie nie będzie ostatnim w tym zakresie. Dziękuję za wypowiedzi pana ministra i pana prezesa. Nie mam i nie miałem wątpliwości, że temat modernizacji naszej kolei oraz sieci i taboru jest tak ważny, że nie może zostać przeceniony. To istotny element naszego transportu i gospodarki i będziemy mówili o tym w najbliższym czasie. Dziękuję za te słowa, że panowie nie poszukują podstaw – nie odczułem tego w panów wypowiedziach – do politycznego zwarcia. Stwierdziliście, że wyniki tego raportu są również rekomendacją dla tego rządu w wielu aspektach.

Pragnę wszystkim z państwa przypomnieć pewien fakt. Na użytek różnych konkluzji w wypowiedziach pomijają państwo jednak tę sprawę – co było podstawą zmian w Polskich Kolejach Państwowych. Chodzi mi o ustawę z 2001 roku o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego – Polskie Koleje Państwowe. W tym czasie, do dnia dzisiejszego, władzę sprawowało szereg rządów – zarówno lewicowe, prawicowe, partii centrowych. Nikt tej ustawy nie zmienił, nie odwracał kierunku zmian. Podstawą była i jest ta ustawa. Powiem więcej. Pierwsze lata funkcjonowania – pamiętamy to – to były dziwne czasy. Powstawały wtedy spółki kompletnie bez majątku. Większość z państwa wie o czym mówię. Doprowadziliśmy do tego, że w kraju koleje państwowe były zadłużone na ponad 7 mld zł. Obecnie stawiam tezę, że bardzo dobrze, iż niezależnie od tego jak długo trwała kontrola, jak wyglądała dyskusja pomiędzy NIK a resortem infrastruktury – w załącznikach mamy zastrzeżenia i odpowiedzi na nie – że kontrola miała miejsce. Dzięki niej wszyscy teraz wiemy, że nasz transport kolejowy to poważne zadanie, także w kontekście perspektywy finansowej 2014-2020. Mamy określone potrzeby, oczekiwania, pieniądze na ten cel i ograniczony czas. Abyśmy byli efektywni i racjonalnie wykorzystywali możliwości finansowe, jakie mamy, musimy działać. Nie mam wątpliwości, że dzisiejsza debata będzie również temu służyła.

Wiem, że każdy z nas ma prawo do swoich ocen, elementów politycznych. Bardzo szanuję merytoryczną wiedzę pana posła Króla. Bardzo jednak proszę, panie pośle, nie może się tak doświadczonemu i odpowiedzialnemu posłowi jak pan zdarzyć takie sformułowanie, że niedługo pojawią się emocje, bo na światło dzienne wyjdą różne rzeczy. To jest droga na manowce. Ciężar spraw, problemu, jaki jest do rozwiązania na kolei powinien nas zobowiązywać i zmuszać do poważnej i odpowiedzialnej dyskusji. Bardzo dziękuję, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję, panie przewodniczący. Głos ma pan poseł Cezary Grabarczyk. Proszę bardzo.

Poseł Cezary Grabarczyk (PO):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, panie ministrze, Wysoka Komisjo, nasza dzisiejsza debata, raport NIK i niedawna studniówka rządu stanowią taką cezurę – nowy rząd działa na własny rachunek. Chyba dobrze, że na samym początku prowadzimy taką debatę, której przyczynkiem jest informacja NIK. Dziękuję panu przewodniczącemu Żmijanowi, że przywołał ustawę ustrojową polskiej kolei. Również czytając raport NIK odniosłem wrażenie, że całkowicie abstrahuje od ustawy, która po pierwsze stanowi o komercjalizacji – to już nastąpiło, o restrukturyzacji – co ciągle się dzieje – i o czym

bardzo często zapominamy, ustawodawca rozstrzygnął w niej także o kierunku dalszych zmian kolei. Chodzi o prywatyzację przedsiębiorstwa państwowego PKP.

Kolejne rządy od 2000 roku, bo wtedy ta ustawa została uchwalona, wprowadzały do niej liczne zmiany, dokonując korekt, zmieniając tempo, szybkość zmian w zakresie restrukturyzacji i prywatyzacji. Po drodze mieliśmy wielki, trudny moment, związany z zapaścią na kolei. To było wówczas, gdy świat ogarnęła pożoga kryzysu finansowego. Wówczas Sejm, na wniosek rządu znalazł 2160 mln zł na spłatę w pewnym sensie historycznego długu przewozów regionalnych. Spółka przewozów regionalnych została oddłużona, usamorządowiona. To był element tego wielkiego procesu. Zmiany, które zachodziły, często były efektem pomysłów jednej ekipy. Najczęściej były płynnym przejęciem i czasem korektą pomysłów, które pojawiały się wcześniej, także gdy chodzi o projekt, nad którym trochę znęcał się pan poseł Król i NIK. Nazywają go państwo projektem Pendolino, ale on wcale nie miał takiej nazwy. Chodziło o elektryczne zespoły trakcyjne, które rozwijały prędkość do 250 km/h w klasie premium. Ten projekt został zainicjowany w latach 2006-2007. Wedle tych założeń realizowane było następnie dwustopniowe postępowanie o zamówienie publiczne, które zakończyło się podpisaniem umowy w 2011 roku. Dziwię się, że niektórym posłom wydawało się, że od 2011 do 2012 roku można zrealizować w sensie technicznym dostawy tego rodzaju jednostek. Proszę próbować.

Warto również przypomnieć – NIK mimo, iż załączyła na stronie nr 93 historię postępowania o zamówienie publiczne, ale dziwi się, że nazwa Pendolino, czyli „wahadełko" pojawia się ostatecznie w tym projekcie, a nie ma on nic wspólnego z wychylnym pudłem. Proszę zwrócić uwagę, że w pierwszej fazie postępowania pojawiło się 6 ofert. Dwie z nich zostały wykluczone. Czy uczestniczyli w tym postępowaniu polscy producenci taboru? Tak. W składzie konsorcjum Ansaldo Breda jest spółka akcyjna Newag. W konsorcjum Bombardier występuje spółka akcyjna z Bydgoszczy Pesa. Czy w związku z tym były w tym postępowaniu polskie oferty, czy też nie? Były, ale w pierwszym etapie. Co działo się później? Zamawiający wraz z wyselekcjonowanymi po pierwszym etapie czterema podmiotami określał założenia techniczne. W ten sposób powstała specyfikacja istotnych warunków zamówienia. Czy można było wprowadzić do tych założeń wychylne pudło, jako kluczowy warunek? Nie można było. Spośród czterech podmiotów uczestniczących w postępowaniu tylko jeden posiadał taką ofertę. To byłoby niczym innym, jak wydrukowaniem rozstrzygnięcia postępowania.

Na warunki i specyfikacje zamówienia zgodzili się wszyscy uczestniczący w tej fazie postępowania o zamówienie publiczne. Została wyznaczona data, do której miały wpłynąć oferty finansowe i ostatecznie pojawiła się tylko jedna – produktu, który ostatecznie został dostarczony zamawiającemu.

Podzielam opinię pana ministra Olszewskiego. Trudno zgodzić się z oceną NIK, iż mamy do czynienia z niegospodarnością, gdy ten projekt broni się ekonomicznie. Spółka Intercity dzięki Pendolino odzyskuje pasażerów i poprawia swój wynik finansowy. Czy można było lepiej skoordynować prace sieciowe związane z poprawą infrastruktury? Nikomu się to nie udało. Prace trwają. Prędkość 220-230 km/h, a docelowo 250 km/h, na tych odcinkach centralnej magistrali kolejowej, gdzie ją zakładano, będzie osiągnięta. Przy okazji zdobyliśmy dobre doświadczenia z wysokiej klasy taborem, który został doceniony przez pasażerów. Pozwoli nam to na realizację kolejnego etapu modernizacji polskich kolei. Życzę tego panu ministrowi, panu prezesowi i waszym współpracownikom. Polska jest dużym krajem Unii Europejskiej. Wszystkie kraje tej wielkości w Unii Europejskiej posiadają koleje dużych prędkości. Dzięki doświadczeniom z projektu Pendolino będziemy mogli także zrobić ten kolejny krok.

Przy okazji, moją wypowiedź chciałbym zakończyć pytaniem do pana ministra – czy aktualne kierownictwo resortu życzliwiej patrzy na projekt kolei dużych prędkości? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję. Powoli nasza dyskusja dobiega końca, biorąc pod uwagę czas. Proszę jeszcze pana przewodniczącego Bogdana Rzońcę o zabranie głosu.

Poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Wyszło tak, że wszystkiemu winna jest Najwyższa Izba Kontroli. Nieudolny NIK źle ocenił dobrze działającą Grupę PKP. Niestety chyba to nie jest prawda. Bardzo niewinnie brzmiące zapisy raportu – PKP PLK zmieniała np. stawki dostępu do torów. Konsekwencje tego były takie, że w przewozach regionalnych wycinaliśmy kolejne połączenia komunikacyjne. Marszałkowie województw tracili na tym finansowo. Podobnie ludzie wykluczeni z komunikacji kolejowej. Spółka przewozów regionalnych właściwie jest bankrutem. O tym nie mówimy. To takie niewinne zapisy.

W raporcie zauważamy odniesienie do firm zewnętrznych, które pracowały na rzecz Grupy PKP. Pamiętam jak zachwalano poszczególnych prezesów grupy, bo przyszli z banków i mieli najlepiej zarządzać jako bankowcy poszczególnymi spółkami. Wyszło na to, że po ich poradach państwo z NIK piszą o stracie na poziomie bagatela 307 mln zł. Przechodzimy nad tym do porządku dziennego i posługujemy się sformułowaniami, że to są dokumenty archiwalne. Nie chcę wspominać o tym, ile w tym czasie wycięto tzw. drugorzędnych linii kolejowych. Raport niektórych z nich nie obejmuje.

Myślę, że dzisiejsze, kurtuazyjne spotkanie, wymaga głębszej analizy raportu i tego, co działo się w Grupie PKP. Nie chciałbym nikogo straszyć prokuratorem czy pozwami sądowymi, ale to aż prosi się o przygotowanie rzeczywistego bilansu z tego okresu i lat kolejnych pod względem rządów bankowców na polskiej kolei. Ten obraz jest zupełnie inny. Moim zdaniem Najwyższa Izba Kontroli dotknęła problemu, który istnieje w świadomości kolejarzy i osób korzystających z pociągów i jest dużo wyraźniejszy, niż dałoby się zauważyć podczas dzisiejszego posiedzenia Komisji. Jest poważny problem, a Pendolino to tylko jedna część tego, co działo się w Grupie PKP w latach minionych.

Mam świadomość, że za chwilę odbędą się głosowania, więc nie będę się rozwodził nad tematem. Sygnalizuję jedynie fakt, abyśmy nie dezawuowali opinii NIK i tego raportu, bo moim zdaniem jest to wstęp do dużo głębszej dyskusji na temat tego, co dzieje się na kolei. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję. Głos ma pan poseł Jerzy Polaczek.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Powiem kilka zdań. Nie będę wdawał się w polemikę z oceną raportu NIK, jaką w swojej opinii zaprezentował poseł Olszewski, do niedawna sekretarz stanu w ministerstwie. Można zadać elementarne pytanie odnoszące się do tabelki, która od kilkunastu minut wyświetlana jest na ekranie. Jakie cele państwowe związane z zakupem tego pociągu zespolonego za kilka miliardów złotych zostały zrealizowane? Mówimy o siedmioletniej historii. Mamy zaprezentowane podstawowe osiągi na bazie których operują tego rodzaju składy zespolone – 220-250 km/h. Jeśli się nie mylę – może pan prezes lub pan minister mnie poprawią – faktyczna sytuacja, zejdźmy na ziemię z tą dyskusją, jest taka, że na centralnej magistrali kolejowej mamy 72 km dostosowane do bezpiecznej jazdy dla tego typu pociągów. Wspólny projekt, wniosek Polski z 2010 roku do Komisji Europejskiej zakładał, że dwa lata wcześniej ponad 53% trasy pomiędzy Gdynią, Warszawą, Katowicami i Krakowem będzie dostosowane do tych standardów. O ile się dobrze orientuję niewiele się zmieniło. Z satysfakcją można odnotować obiektywną kwestię – przyrost pasażerów. Wszyscy jednak się przecież zgadzamy, że tak miało być. To są zakupy za spore pieniądze, które ten podmiot musi spłacić.

Uwaga druga – należy też przeanalizować cele: prędkość, dostosowanie rozkładu jazdy do wniosku Unii Europejskiej na takich połączeniach jak Rzeszów, Bielsko Biała, Gliwice, Wrocław, Gdynia, Kraków itd., jaki jest jego stan faktyczny. On nie jest pełny.

Trzecia uwaga – najbardziej poruszającą we wprowadzeniu pana ministra była kwestia, o ile dobrze zapamiętałem, zobiektywizowania projektowanego wyniku PKP PLK w tym roku z 7 mld zł do 4,2 mld zł. To jest realnie pójście w scenariusz, w którym nie mamy przygotowanych elementarnych projektów kolejowych, aby nie stanowiły one zagrożenia cofnięcia certyfikacji środków europejskich z tej kończącej się starej perspektywy i z tej nowej, wychodząc w przyszłość. Generalnie mówimy o zagrożeniu utraty przez Polskę około 3,5 mld zł nie w roku bieżącym, czy 2017 roku, a w roku 2018. Taka

będzie konsekwencja tego rozjazdu inwestycyjnego. Proszę pana ministra o kilka zdań komentarza w tym zakresie. Chodzi o to, aby tę kwestię omówić w dniu dzisiejszym choćby dla celów protokolarnych. Podstawowe pytanie odnosi się do wyników spółki przewozowej PKP Intercity. Czy pan minister lub pan prezes Pawłowski mają jakąś wstępną informację o prognozie jej wyników za rok ubiegły? Czy wynik jest dodatni, czy nadal ujemny? Powtarzałem wielokrotnie, że nie ma w Unii Europejskiej drugiego takiego przykładu państwa, gdzie rynek na przewozach dalekobieżnych straciłby 50% pasażerów tak jak u nas w latach 2009-2014. Ten wynik z roku 2015 jest nieco lepszy, ale jako efekt wprowadzenia projektu nowego typu pociągów, niezależnie od tego, czy porusza się on z prędkością dla jakiej jest przewidziany, czy właściwą dla pociągów konwencjonalnych. Chwilę temu mogliśmy zobaczyć jeszcze tabelkę różnic w kosztach utrzymania, serwisowania itd. Dziękuję. To wszystko z mojej strony.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję. Poproszę jeszcze o zabranie głosu pana prezydenta Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce Leszka Miętka.

Prezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce Leszek Miętek:

Bardzo dziękuję. Witam bardzo serdecznie członków Komisji Infrastruktury. Powiem jedynie, że trudno upolityczniać raport NIK, zważywszy jakiego okresu badanie dotyczy i kiedy został on zakończony. Myślę, że jest obiektywną diagnozą kwestii biznesowych Grupy PKP. Jeśli jednak mowa o biznesie, myślę że w Polsce powinniśmy zacząć mówić o tym konkretnie, a nie o jakichś urzędach, instytucjach, tylko o konkretnych osobach. Trzeba powiedzieć, że badany okres dotyczy czasów, gdy PKP zarządzała pani Maria Wasiak. Trzeba to spersonalizować. W raporcie NIK mowa o pozbawieniu wpływu na Grupę PKP itd. Pani Maria Wasiak w nagrodę za takie zarządzanie została ministrem infrastruktury i rozwoju i nadzorowała w ramach resortu całe kolejnictwo. To, co jest objęte raportem NIK miało swoją kontynuację i to nienajlepszą. Ten okres obejmuje również rządy pana Jakuba Karnowskiego. Jeśli czytamy o tych wynikach, musimy patrzeć na to przez pryzmat konkretnych osób, które wtedy zarządzały.

Pragnę zwrócić uwagę tylko na niektóre elementy raportu NIK, bo dotyka on wielu spraw. To jest okres, w którym nastąpiło gigantyczne załamanie liczby podróżnych i pociągów, które kursowały na polskich torach. Przy nakładach inwestycyjnych z Unii Europejskiej, gdy inwestowaliśmy w tory, nie było i do dziś nie ma żadnych planów transportowych, które by z tych inwestycji czyniły dźwignię finansową. Mamy do czynienia z sytuacją taką, że jeśli badania zadowolenia przeprowadzane są w pociągach Pendolino, gdzie ludzie przemieszczają się w nich szybciej, ale w porównaniu do czasów przedwojennych lub powojennych to opinie są dobre. Porozmawiałbym jednak z ludźmi, którzy podróżują w Polsce lokalnej, dla których pociągi regionalne, codziennego użytku, mają ograniczaną ofertę. Nie pomoże ponad 2 mld zł oddłużenia spółki przewozów regionalnych, jeśli nie dotknięto ustawy o jej usamorządowieniu, na bazie której pieniądze marnotrawione są na budowanie struktur spółek wojewódzkich, rad nadzorczych i zarządów. Robi się to kosztem odwoływania pociągów. Do tego Pendolino ludzi trzeba dowieźć.

Chciałbym zwrócić uwagę na organizację procesów inwestycyjnych. W jej wyniku na polskich kolejach zdarzyły się dwie największe katastrofy. Pierwsza miała miejsce pod Szczekocinami na odcinku zmodernizowanym oraz w Babach, analogicznie. Chciałbym przytoczyć wstydliwy fakt, że remont linii kolejowej z Warszawy do Gdyni trwał kilkanaście lat. Chyba cztery razy dłużej niż trwała jej budowa. Sztandarowa inwestycja linii kolejowej między Krakowem i Katowicami do dnia dzisiejszego nie jest zakończona. Nie wiem nawet, czy naprawdę została rozpoczęta. Taki jest tego efekt.

Mówiono na tej sali również o długu PKP. Zgodzę się z tym, że jest 7 mld zł zadłużenia. Proszę przypomnieć sobie, że pani Maria Wasiak i Jakub Karnowski sprzedali spółki kolejowe aby ograniczyć ten dług. Pan minister najlepiej będzie wiedział. Jestem tylko związkowcem, ale wydaje mi się, że dług Grupy PKP jest porównywalny z wymienionym. Proszę zobaczyć jaki jest obecnie dług Intercity, jaki PLK. Czy czasem kredyty nie pojawiły się też w PKP Cargo? Sprawa jest dość dyskusyjna, bo choć rola państwa

jest w Cargo dominująca, tego przewoźnika sprzedaliśmy i mamy tylko 30% udziałów. Co chwilę powraca dyskusja, czy to jeszcze jest narodowy przewoźnik.

Jeśli chodzi o infrastrukturę kolejową, chciałbym powiedzieć, że jest to okres, w którym nie rząd polski czy nadzorująca Grupę PKP minister interweniowała w PKP w zakresie stawek dostępu do infrastruktury kolejowej, które były jednymi z najwyższych w Europie, ale zrobiła to Unia Europejska. Nakazała Polsce obniżenie stawek dostępu do infrastruktury. Związane jest to przecież z konkurencyjnością. Jeśli mówimy o realizacji inwestycji infrastrukturalnych trzeba powiedzieć, że nie wszystkie środki unijne udało się wykorzystać. Trzeba patrzeć na to przez pryzmat tego, że to pani Maria Wasiak była głównym inspiratorem prywatyzacji chociażby PNI, które po tym upadło. Mamy cały gąszcz rozmaitych zdarzeń gospodarczych, które w oparciu o raport NIK życie napisało również później. Myślę, że warto to przeanalizować, aby takich działań i decyzji uniknąć w przyszłości, dla dobra polskich kolei. Jeśli mówimy, że zwiększamy liczbę podróżnych, to od dna łatwo się odbić. Długo jeszcze nie osiągniemy liczby podróżnych sprzed procesów inwestycyjnych, tego co było kiedyś. Warto zastanowić się, czy mamy plany transportowe, które wykorzystają inwestycje infrastrukturalne do budowania dźwigni finansowej na polskich kolejach. Tak w normalnych biznesach się robi.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję bardzo. Szanowni państwo, z tego raportu niewątpliwie wyłania się obraz niesłychanego bałaganu na kolei, braku porozumienia pomiędzy spółkami kolejowymi, egzekwowania konieczności tworzenia i przedstawiania właścicielowi do akceptacji kluczowych strategii dla rozwoju i zmian zachodzących w PKP SA i całej Grupie PKP. To rzeczy niesłychane i na pewno podczas prac tej Komisji będziemy do tych kwestii powracali. Przeczytali państwo o przykładach niegospodarności. Nie poruszano kwestii zamówień usług doradczych i consultingowych, to przeszło bez echa. Przywołane zostały tylko dwa przykłady. Dlaczego tak mały był zakres analizy tego zjawiska? Może gdybyśmy spojrzeli na to szerzej, brak dostosowania prawa zamówień publicznych do tego typu sytuacji byłby jeszcze większy. Dlaczego przyjmując taką pozytywną ocenę pracy ministerstwa odnieśli się państwo tylko do pozytywnych działań ministra, a pominęli te wszystkie zarzuty, o których później państwo wspomnieli – np. brak kontroli właścicielskiej nad grupą? To powinno być przedmiotem oceny raportu. Tego typu pytań jest więcej.

Myślę, że mamy teraz dylemat, jeśli spojrzymy na zegar. Za 7 minut jest godzina 16.00. Tura głosowań będzie krótka – będą dwa, o ile się nie mylę. Teraz musimy wybrać, czy oddamy państwu głos i minutę lub dwie na odpowiedź, albo zrobimy przerwę i po tych krótkich głosowaniach wrócimy na salę i dokończymy debatę. Salę mamy zarezerwowaną do 17.00. Głosowań będzie kilka, więc możemy powrócić na salę, jeśli taka będzie państwa wola. Możemy również poprosić instytucje o udzielenie odpowiedzi na piśmie na zadane pytania, choć pewnie to będzie najmniej przyjemne dla naszych zaproszonych gości. Jednym słowem – decyzja musi być szybka. Proponuję rozwiązanie łączące oba elementy – krótkie dwuminutowe odpowiedzi ze strony poszczególnych instytucji, uzupełnione odpowiedziami na piśmie. Jeśli tak zamkniemy sprawę, uda nam się zakończyć posiedzenie przed godziną 16.00. Jeśli jest zgoda aby procedować w ten sposób, proszę o krótkie odpowiedzi ze strony instytucji, a później odpowiedzi pisemne. Pan minister rozpoczyna. Panie ministrze, krótko, dosłownie minutkę.

Podsekretarz stanu w MIB Piotr Stomma:

Dziękuję. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, w odniesieniu do kwestii podniesionych przez pana posła przewodniczącego Pawła Olszewskiego przedstawię konkrety. Stan zespołów badających PKP Energetykę jest zaawansowany. Nie mogę przyjąć sugestii, że praca badawcza jest ukierunkowana na cele takie, jak odwrócenie możliwości finansowania zakupów taboru. To nie tak. Jeśli chodzi o redukcję zadłużenia, moglibyśmy dyskutować długo, ale pan prezydent Leszek Miętek na to zwrócił uwagę. W pewnym momencie zmniejszyliśmy to zadłużenie, ale pojawiło się nowe. Jakie są przewidywane tendencje? Od razu mogę przeskoczyć do pytania o wyniki Intercity. Na zakoń-

czenie tego roku jest to -29 mln zł. Tendencja prognozowana – rozjeżdżanie się nożyc pomiędzy przychodami, a kosztami. To bardzo niepokojące.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję, panie ministrze. Głos ma pan wiceprezes.

Wiceprezes NIK Wojciech Kutyła:

Dziękuję. Szanowny panie przewodniczący, panie ministrze, Wysoka Komisjo, pragnę poinformować, że ta kontrola dotyczyła funkcjonowania Grupy PKP. W związku z tym dotyczyła wielu aspektów, ale nie były one w pełni kontrolowane. W oparciu o to Izba prowadzi szereg kontroli wąsko wyspecjalizowanych. Prowadzimy m.in. kontrolę dotyczącą prywatyzacji PKP Energetyka – informacja w tym zakresie powinna być dostępna na przełomie kwietnia i maja. Prowadzimy odrębną kontrolę dotyczącą wieloletniego programu inwestycji kolejowych – będzie dostępna za 7-8 miesięcy. Prowadzimy kontrolę dotyczącą zlecania usług doradczych przez PKP. Kilka obszarów zagadnień zostanie znacznie pogłębionych w toku naszych kontroli w tych kwestiach.

Nie będę personalizował odpowiedzi, bo mamy mało czasu…

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Panie prezesie, czy mogę prosić o resztę odpowiedzi w formie pisemnej?

Wiceprezes NIK Wojciech Kutyła:

Dobrze. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Proszę pana prezesa o zabranie głosu jako ostatniego – ma pan minutkę.

P.o. prezesa Grupy PKP SA Mirosław Pawłowski:

Dziękuję bardzo. Moje sformułowanie o archiwalnym charakterze tej kontroli zostało podchwycone przez państwa posłów, ale nie to miałem na myśli. Wszystkie wnioski wnikliwie badamy i nie bagatelizujemy żadnego zastrzeżenia. Tam, gdzie trzeba będzie ustalić daleko idące kierunki działań, zajmiemy się tym. To drobne sprostowanie. Nie bagatelizujemy tego. Wszystko jest wnikliwie analizowane. Wyciągamy wnioski.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Przyznajmy, że było to niefortunne sformułowanie. W ten sposób pozwolę sobie zakończyć nasze dzisiejsze posiedzenie. Przypominam o posiedzeniu, które odbędzie się jutro. Będzie miało charakter wyjazdowy i odwiedzimy Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa. Zamykam dyskusję i posiedzenie Komisji. Dziękuję bardzo.